

Claudine Piaton, Ezio Godoli et David Peyceré (dir.)

**Construire au-delà de la Méditerranée**  
**L'apport des archives d'entreprises européennes (1860-1970)**

Publications de l'Institut national d'histoire de l'art

---

## Au-delà de la Haine... Itinéraire de l'entreprise wallonne Baume & Merpent

*Beyond the Haine: The growth of the Belgian company Baume & Merpent*

**Karima Haoudy**

---

Éditeur : Publications de l'Institut national d'histoire de l'art, Honoré Clair, InVisu (CNRS-INHA)  
Lieu d'édition : Arles  
Année d'édition : 2012  
Date de mise en ligne : 2 mars 2021  
Collection : InVisu  
ISBN électronique : 9791097315009



<http://books.openedition.org>

**Édition imprimée**

Date de publication : 1 janvier 2012

**Référence électronique**

HAUDY, Karima. *Au-delà de la Haine... Itinéraire de l'entreprise wallonne Baume & Merpent* In : *Construire au-delà de la Méditerranée : L'apport des archives d'entreprises européennes (1860-1970)* [en ligne]. Arles : Publications de l'Institut national d'histoire de l'art, 2012 (généré le 10 mars 2021). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/inha/12329>>. ISBN : 9791097315009.

---

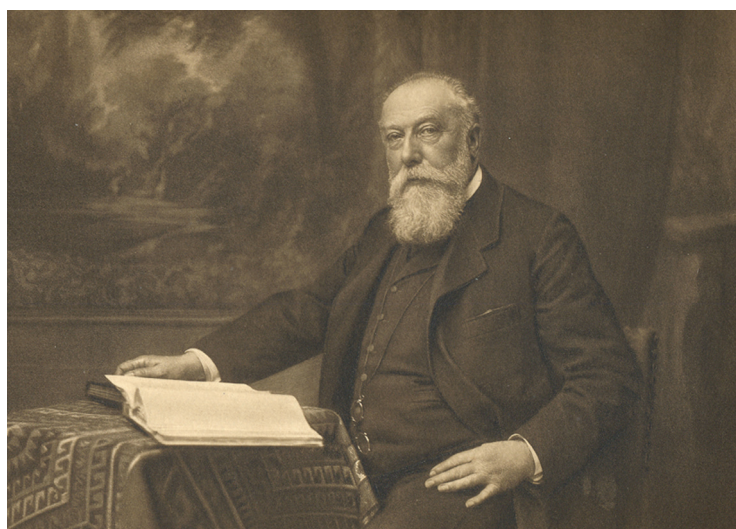
# Au-delà de la Haine... Itinéraire de l'entreprise wallonne Baume & Marpent

Karima Haoudy

« La modeste fonderie de Baume qui, en 1870, n'occupait que 60 ouvriers et employés, dont les installations ne couvraient, vers 1875, qu'à peine 2 hectares, est devenue cette puissante Société dont les bâtiments et les cours s'étendent sur plus de 60 hectares où plus de 4 000 ingénieurs, techniciens, employés et ouvriers œuvrent journellement. » (Catalogue d'entreprise, vers 1953, fonds Baume & Marpent, Écomusée du Bois-du-Luc).

À l'origine de Baume & Marpent, ce géant de la construction métallique au rayonnement international, se trouve un médecin, Clément Delbèque (1810-1893). Originaire de Morlanwelz (province de Hainaut, Wallonie), celui-ci se lance dans le secteur industriel en ouvrant une modeste fonderie en 1853 à Baume, où il possède des terrains, idéalement situés le long de la voie ferrée « Mons-Manager et extension »<sup>1</sup>. Initialement orientées vers la fabrication d'objets de quincaillerie pour le bâtiment, les fonderies de Baume, Delbèque et C<sup>ie</sup> se spécialisent dans la production de boîtes d'essieux, de butoirs et de pièces en fonte destinées à équiper les chemins de fer, domaine en pleine expansion en cette seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

L'envol de la modeste fonderie locale vers une firme aux ramifications internationales est impulsé par le neveu du fondateur, Léon Moyaux (1846-1912)<sup>2</sup>. Celui-ci est l'acteur majeur de l'ouverture tant productive que commerciale à travers la conquête de nouveaux marchés hors des frontières belges d'une part et la diversification du programme de fabrication d'autre part. Après une formation d'ingénieur des Mines et d'ingénieur civil des Arts et manufactures à l'université de Liège, Léon Moyaux accède, en 1871, au poste de directeur général de la société Delbèque et C<sup>ie</sup>, qui deviendra en 1913 la société anonyme Baume & Marpent<sup>3</sup>. Moyaux incarne le modèle du « capitaine d'industrie » qui accomplit des œuvres sociales essentiellement éducatives à des fins industrielles (soutien financier à l'École industrielle de Morlanwelz et à l'Athénée du Centre), et qui est à l'affût des innovations technologiques. Comme la plupart des capitaines d'industrie hainuyers, il assume aussi des



fonctions politiques, dont celle d'échevin libéral de l'instruction publique à Morlanwelz, et il tisse des relations avec des personnalités emblématiques du monde des affaires, parmi lesquels la dynastie des Warocqué ou encore Ferdinand de Lesseps.

L'appellation de l'entreprise traduit la quête de nouveaux débouchés. La construction, dès 1882, d'une usine à Marpent (faubourg de Jeumont, département français du Nord), dans le but de détourner les mesures protectionnistes adoptées par le ministre français Jules Méline sous la III<sup>e</sup> République, encourage Léon Moyaux à s'agrandir et à conquérir d'autres marchés.

Baume & Marpent implante des usines – qualifiées de « régies » puis de « divisions » – au-delà de la Haine du nom de la rivière qui traverse la région du Centre, en Italie (division provisoire), en Égypte, et, après la Seconde Guerre mondiale, au Congo belge (Baumaco) et au Brésil (association avec la SA União dos Construtores Metálicos de São Paulo).

Les causes à l'origine de la création des divisions sont diverses : spécialiser la production, assurer des liens avec une clientèle sur place, profiter des nouveaux marchés alors en plein essor à l'instar du marché égyptien, diminuer les coûts de transport, contourner une législation par

trop protectionniste, etc. Certaines de ces divisions, comme celle qui est implantée en Égypte, sont équipées d'ateliers qui leur assurent une autonomie plus ou moins importante selon leur position commerciale stratégique. Elles sont dirigées par un régisseur qui dépend du directeur-gérant et du siège central, localisé à Haine-Saint-Pierre (La Louvière, province de Hainaut). Elles doivent régulièrement rendre compte au conseil d'administration de Baume & Marpent de leur production, de l'état de leur équipement, de la conquête régulière de nouveaux marchés, et des aménagements à effectuer. La société a aussi recours à des agents qui servent d'interface entre l'entreprise et les clients, publics ou privés. Certains plans, au moment de leur conception, sont parfois directement associés à un intermédiaire. Ils comportent en effet des observations écrites en dehors du cartouche qui mentionnent les agents. Parfois, c'est un passage des registres du conseil d'administration qui évoque l'obtention d'une commande, le début de la genèse d'un projet. À titre d'exemple, la conception d'un théâtre d'été à Casablanca<sup>4</sup> n'est pas sans lien avec le passage de l'ingénieur Bossut, en quête de nouvelles commandes, au Maghreb<sup>5</sup>.

De l'analyse des registres du conseil d'administration, nous pouvons aussi retenir le souci constant de la direction de compter sur des agents efficaces. Léon Moyaux insiste à plusieurs reprises sur ce sujet: « Nous tenons nos agents à l'étranger en haleine, malheureusement le nombre de ceux qui sont actifs et compétents reste bien peu considérable, nous devons organiser un service de mission, par notre personnel, à peu près constant<sup>6</sup> ».

Si la construction ferroviaire contribue à asseoir la renommée de l'entreprise, c'est surtout à partir de 1871, à mesure qu'elle gagne du terrain en dehors de l'Europe, que Baume & Marpent étend son programme de fabrication à la conception, à la réalisation et au montage d'ouvrages de génie civil. L'entreprise explore également toutes les ressources, foncièrement novatrices de l'architecture métallique (principes de préfabrication, adoption de nouveaux matériaux, architecture démontable, vision synchrétique de l'ingénierie et de l'architecture, etc.). En Belgique, c'est

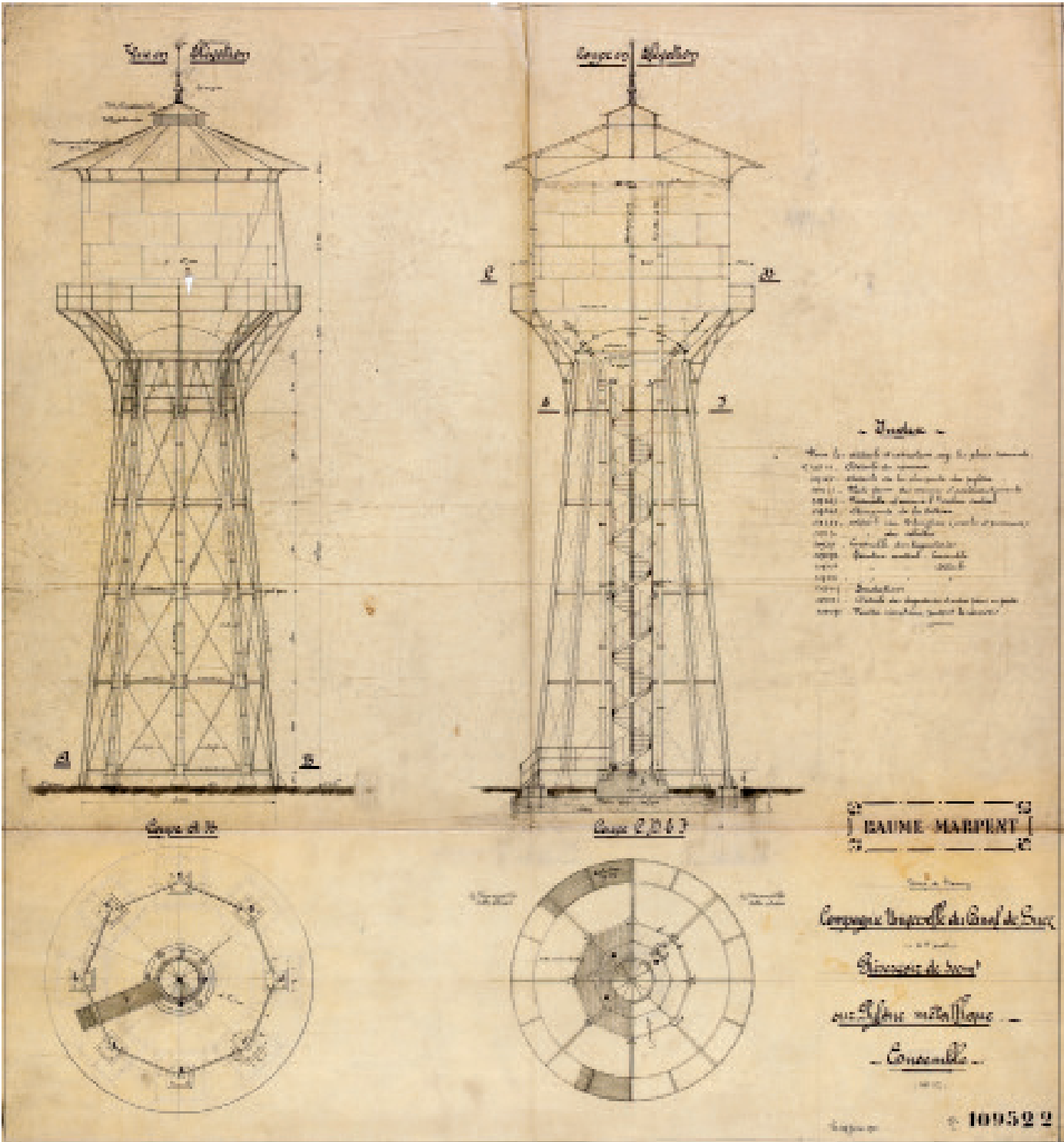
dans le fief fondateur d'Haine-Saint-Pierre que se conjuguent les fonctions d'administration et de production. On y fabrique des ponts de tous systèmes (ponts rivetés ou soudés, fixes ou mobiles), des charpentes (ossatures pour bâtiments civils et industriels), des gazomètres, des réservoirs (à eau, pétrole ou acide), des appareils de grosse mécanique, des moulages en acier produit au convertisseur de type Bessemer et des matériels de voies ferrées. À 5 km de ce centre névralgique est ouverte l'usine de Morlanwelz (anciens ateliers Brison fondés en 1844) qui se spécialise quant à elle dans la construction de matériel roulant à partir de 1896. De ces ateliers sortent des locomotives électriques et Diesel, des trains et voitures Diesel électriques et mécaniques de toutes classes, de l'équipement fixe de voie, des wagons pour trafic général et transports spéciaux, des voitures pour tramways, autobus et trolleybus, etc.<sup>7</sup>. En France, la division de Marpent condense les deux programmes de fabrication de ses consœurs belges. En 1914, une nouvelle aciérie Siemens-Martin est ouverte à Marpent pour l'approvisionnement en essieux, bandages et aciers moulés de toutes natures, nécessaires pour la construction de matériel roulant<sup>8</sup>.

### S'implanter en Égypte

« Baume & Marpent a été mêlé à la plupart des grandes réalisations techniques des derniers siècles, depuis la Tour Eiffel jusqu'au Canal de Suez. [...] C'est de ses usines belges, qu'est sorti et par sa division d'Égypte qu'est monté le plus grand pont tournant du monde qui sera inauguré prochainement à El Ferdan sur le Canal de Suez<sup>9</sup>. »

En 1893, précédant ainsi son extension locale vers Morlanwelz, Baume & Marpent implante initialement un atelier de montage en Égypte. La représentation commerciale de l'entreprise est confiée, au départ, à Lambert & Ralli. Baume & Marpent rompt le contrat au début des années 1900 pour s'associer au bureau Camel Toueg, qui représente alors les intérêts de nombreuses industries wallonnes dans le pays.

Réservoir de 300 m<sup>3</sup> sur pylône métallique pour la Compagnie universelle du canal de Suez, Port-Saïd (1914), Baume & Marpent entr. : plan, coupe et élévation

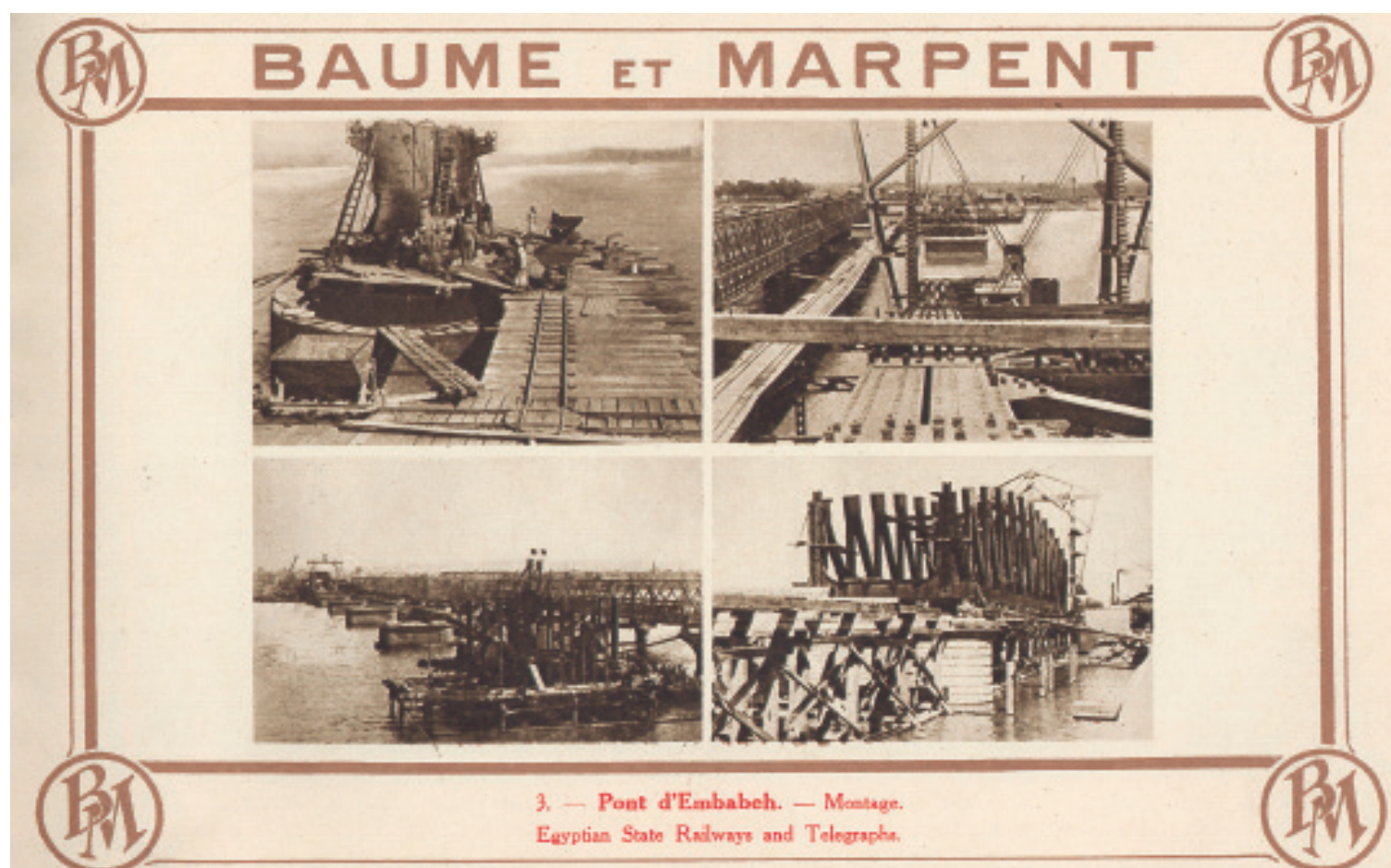




Atelier de réparation de locomotives,  
Boulaq, Le Caire, Baume & Marpent entr. :  
vue intérieure de la grande halle



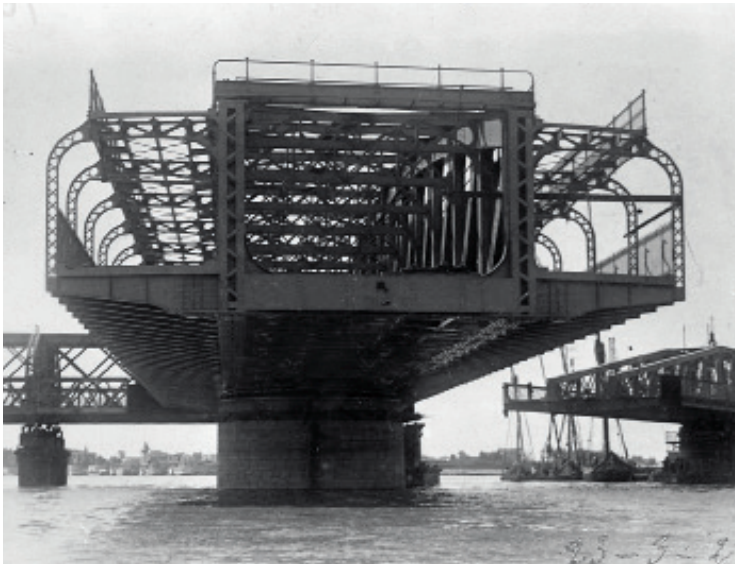




À peine installée en territoire égyptien, la Compagnie universelle du canal maritime de Suez fait appel à ses services pour la fourniture de réservoirs d'eau destinés à équiper l'usine des eaux de Raswa à Port-Saïd. Participant au programme de modernisation des ouvrages d'art engagé par le service des Ponts égyptiens<sup>10</sup>, Baume & Marpent reçoit sa première commande significative en 1894. Si la plupart des entreprises wallonnes s'introduisent en Égypte par le rail, l'entreprise hainuyère fait ses preuves en construisant les ponts de Sahel Boulaq, de Demerdache, de Farkha et de Dîfrah dès 1892<sup>11</sup>. Le domaine de la charpenterie métallique et, en particulier, celui de la construction de ponts, permet à Baume & Marpent de se démarquer dans le paysage industriel égyptien.

« Mr Moyaux expose au Conseil qu'en présence d'une adjudication très importante pour la construction du pont d'Embahéh et étant donné le programme de renforcement de nombreux ponts en Égypte, il pourrait être avantageux de créer, au Caire même, un atelier pour la construction des ponts & charpentes. Mr Riffart, présent à cette partie de la séance, confirme les observations développées par Mr Moyaux ; d'après lui, la main-d'œuvre indigène sera d'un rendement nous permettant de réaliser une économie importante sur ce qu'elle nous coûterait pour la construction de ces ponts dans nos ateliers belges ; l'approvisionnement des matières, rendu très difficile en Belgique par suite des réceptions par les agents anglais, pourrait se faire en

Pont d'Embah, Le Caire (1912-1924),  
Baume & Marpent, entr. :  
vue de la travée tournante en fin de chantier  
Egyptian State Railways (1927),  
Baume & Marpent, entr. :  
dessin du monogramme pour les voitures  
de première classe



Angleterre avec expédition directement en Égypte ; enfin, le fait d'avoir un atelier sur place nous mettrait dans une situation plus favorable vis-à-vis de nos concurrents<sup>12</sup>. » La construction du pont d'Embah (1912-1924) au Caire, évoquée ci-dessus par Léon Moyaux, constitue une étape emblématique dans l'itinéraire industriel de Baume & Marpent tant en Égypte que dans le reste du monde.

Prouesse de l'ingénierie, ce pont est au cœur de la stratégie et des outils de marketing déployés par les directeurs, de Léon Moyaux, qui a assisté à la pose de la première pierre, jusqu'à Jean Carton de Wiart, qui procédera à la fermeture des usines, amorcée au début des années 1950. Dans ses relations avec les clients égyptiens, Baume & Marpent met systématiquement en exergue cet important ouvrage d'art. Les déclinaisons iconographiques du pont d'Embah sont nombreuses et les supports variés (dessins, photographies, cartes postales, scénographie d'entreprise). Présent dans tous les catalogues de vente, c'est également son modèle réduit qui accueille l'éventuel client dans le hall central du siège d'Haine-Saint-Pierre. Au Caire, un autre modèle réduit de ce pont rejoint les collections du musée des Chemins de fer inauguré en 1933, à l'occasion du Congrès international des chemins de fer<sup>13</sup>.

C'est après l'obtention du marché relatif à la construction du pont d'Embah que Baume & Marpent décide d'installer en Égypte une organisation importante équivalente à une « division »<sup>14</sup>. Cette initiative prolonge les efforts amorcés dès 1893 par l'entreprise pour implanter l'atelier du Caire. Le directeur Léon Moyaux, avide d'étendre les marchés de l'entreprise hors des frontières belges, envisage d'y envoyer une partie de son personnel administratif et ouvrier, qui sera renforcée par la présence d'une main-d'œuvre locale, affectée à des tâches variées selon sa spécialisation, comme le montrera la répartition du travail lors du chantier du pont d'Embah<sup>15</sup>. En 1953, lorsque l'entreprise accuse de grosses difficultés en Europe qui mèneront à sa fermeture, Jean Lemaigre, président du conseil d'administration, indique<sup>16</sup> que la division égyptienne occupe un directeur, 20 employés et 350 ouvriers. Au cours des périodes d'intenses commandes, la filiale égyptienne pouvait mobiliser près de 600 ouvriers. L'organigramme nous apprend que la direction est confiée à un ingénieur principal de Baume & Marpent, qui partage ses responsabilités avec la cellule dite de « prospection commerciale », confiée depuis de nombreuses années au bureau Camel Toueg & Co. Outre les services administratifs (secrétariat et comptabilité), la direction supervise une équipe de contremaîtres,





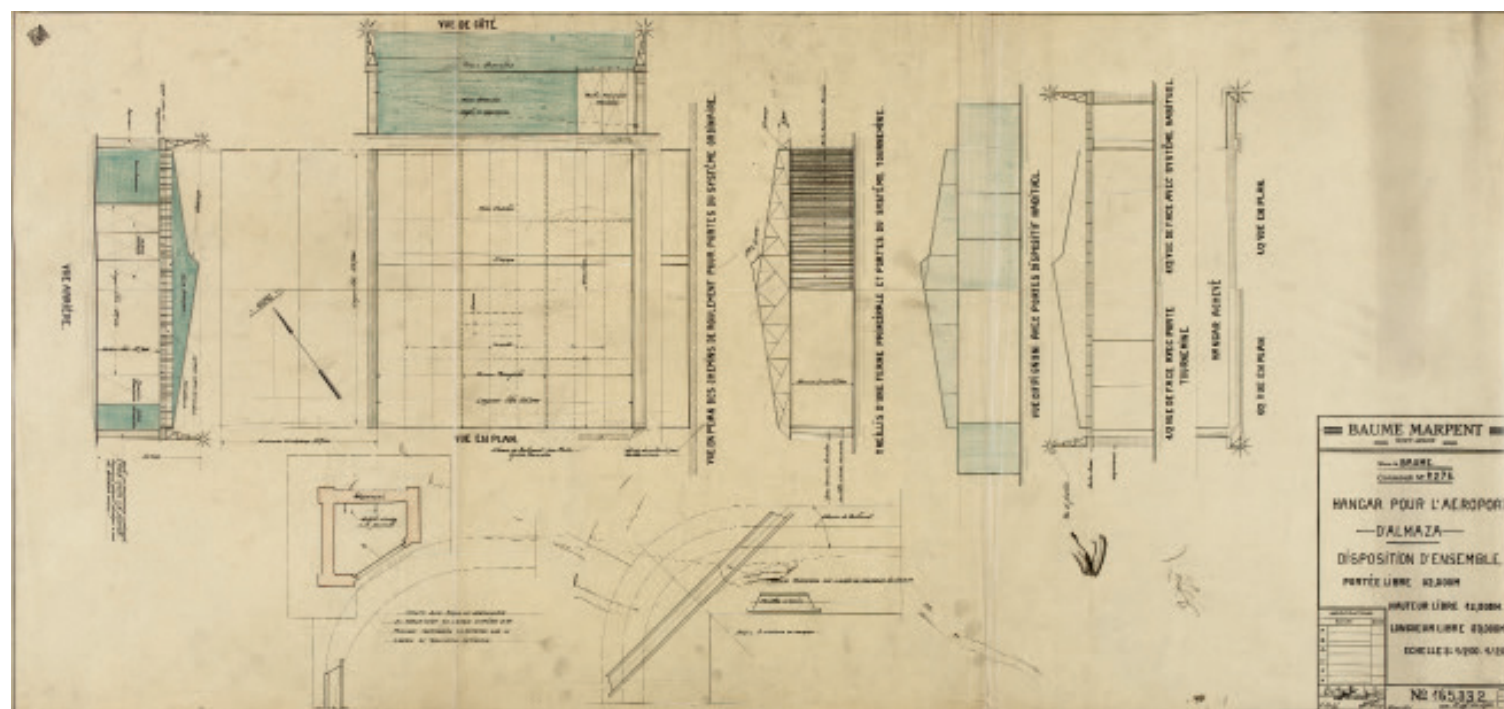
responsables des chantiers ; un service de dépôt, géré par Baume & Marpent et le bureau Camel Toueg ; et enfin un service technique composé de trois ingénieurs sélectionnés par Baume & Marpent<sup>17</sup>.

La division égyptienne dispose d'un champ d'intervention et d'autonomie plus étendu par rapport aux autres divisions. Elle se charge en effet de tous les travaux de fondation sous caissons à air comprimé, de la construction de culées et piles, de l'érection d'ouvrages en béton armé en partenariat avec d'autres firmes dont la société Rolin & C<sup>ie</sup>, du montage des structures métalliques ainsi que du matériel de voies ferrées.

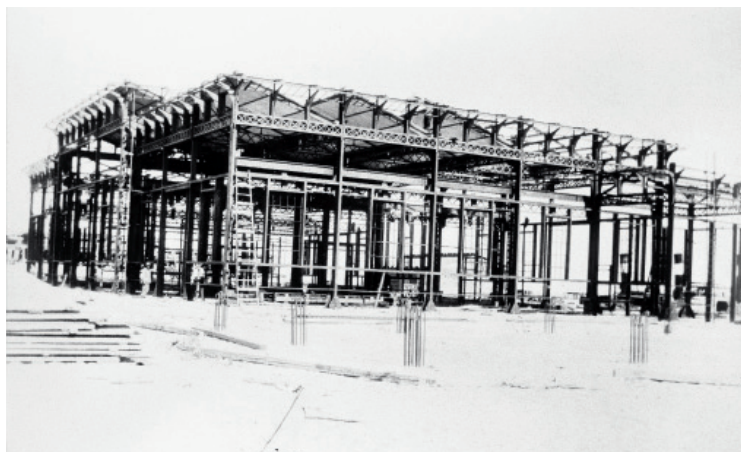
### Les mécaniques des échanges : Baume & Marpent et les ingénieurs

Jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale, les ingénieurs envoyés par Baume & Marpent sont issus de son séraïl<sup>18</sup>. La direction hainuyère confie à ses ingénieurs

les plus méritants la gestion de ses affaires en Égypte. Ainsi, Charles Riffart, l'un des pionniers de l'implantation en Égypte qui contribua considérablement à influencer les décisions de Moyaux, avait auparavant fait ses preuves dans la division française de Marpent<sup>19</sup>. Son secrétaire adjoint, l'ingénieur Edmond Bossut, qui le remplacera à son décès aux côtés de Charles Kerihuel, a quant à lui une solide expérience dans la quête de nouveaux clients situés essentiellement en Méditerranée sud-orientale (Grèce, Turquie, etc.)<sup>20</sup>. Les administrateurs Henri Fauquel et Louis Dupont sollicitent régulièrement Bossut, bien qu'il soit affecté en Égypte, pour effectuer des voyages de prospection commerciale en dehors de l'Égypte. Quant à Charles Kerihuel, il se voit attribuer le poste d'ingénieur en chef de la division égyptienne suite aux travaux de construction d'un pont qu'il a menés avec succès, dans la province du Sichuan (Chine)<sup>21</sup>. Dotés d'une formation d'ingénieur obtenue dans les écoles belges ou françaises (université de Liège, Faculté polytechnique de Mons, Faculté polytechnique de l'École royale







militaire de Bruxelles, École centrale des arts et manufactures de Paris, etc.), ces agents, promus à une carrière égyptienne, ont également une solide expérience en matière de prospection commerciale. Ils ont l'habitude de traiter avec les administrations non européennes dont ils tentent, non sans failles parfois, de maîtriser les usages et les codes de communications. Au départ de Kerihuel, l'entreprise est contrainte d'engager, en 1929, un ingénieur, Henri Fontaine, qui devra, avant de rejoindre Le Caire, effectuer un stage au sein des ateliers d'Haine-Saint-Pierre (section des Ponts & charpentes) d'une durée qui varie de trois à six mois selon les sources<sup>22</sup>. Il devra travailler sur les commandes d'ouvrages destinés à rejoindre l'Égypte, afin qu'il puisse s'accoutumer à son futur métier.

En mars 1937, les registres du conseil d'administration signalent que compte tenu du contexte politique, Baume & Marpent est contraint d'adjoindre à son personnel dirigeant un ingénieur de nationalité égyptienne<sup>23</sup>. Quelques mois plus tard, l'ingénieur Ahmed Samy Auf intègre la division<sup>24</sup>. Un an auparavant, Baume & Marpent avait déjà embauché un ingénieur de nationalité égyptienne, Pierre Bocti, pour des raisons, entre autres, stratégiques, comme le note Henri Fauquel dans le courrier qu'il adresse à son président : « Ce dernier étant déjà installé au Caire et étant de nationalité égyptienne pourrait, s'il était à notre service, nous aider peut-être dans nos relations avec les Égyptiens, mais

d'autre part, n'est-il pas à craindre qu'après que monsieur Bossut lui aura appris son métier comme chef de chantier, il ne nous quitte et nous fasse la concurrence, soit en s'abouchant avec des firmes locales, soit en mettant ses services à la disposition de l'un ou l'autre de nos concurrents belges<sup>25</sup> ? ».

Il y a lieu de s'interroger sur la manière dont l'entreprise mène cette opération d'« égyptianisation » de son personnel, car nous découvrons plus tard, dans un diagnostic de la division égyptienne, que le personnel « égyptien » ne parle pas l'arabe couramment.

La tendance à suivre les fluctuations politiques du régime égyptien est une constante. Et ce, jusqu'en 1953, alors que la fermeture s'annonce. Baume & Marpent envisage de remplacer Bocti par un ingénieur de confession musulmane, espérant par cette tactique complaire davantage à l'administration égyptienne<sup>26</sup>.

Les échanges que Baume & Marpent tisse avec cette administration sont relatés dans les archives, et s'articulent essentiellement autour de la supervision, par les fonctionnaires égyptiens, des ouvrages d'art érigés par l'entreprise. Occasionnellement, Baume & Marpent renforce ces relations en assurant par exemple la formation des ingénieurs égyptiens, comme elle le fait au Chili et pour les autres contrées où les marchés sont les plus prometteurs. En septembre 1920, Kerihuel se rend à New York en compagnie de Raimondi, ingénieur en chef des chemins de fer égyptiens. Ce voyage a une visée commerciale puisqu'il ambitionne de persuader l'administration égyptienne d'adopter le système Strauss, maîtrisé par Baume & Marpent, pour les ouvrages élevés sur le canal de Suez<sup>27</sup>. Hormis cette mission d'études et le soutien occasionnel que Baume & Marpent apporte en 1933 à la mise en œuvre du Congrès international des chemins de fer et du musée des Chemins de fer du Caire<sup>28</sup>, nous n'avons pas trouvé trace dans les archives d'un soutien, inscrit dans le long terme, aux organismes d'enseignement ou de formation continue des ingénieurs en Égypte. Initiatives que l'entreprise a pourtant prises, de manière régulière, tant en Belgique qu'en France :



Pont de Kocheicha sur le Nil, au nord  
de Beni Souef (1909)), Baume & Merpent  
entr. : vue d'ensemble





Pont levant de type Strauss sur le canal  
Albert, Belgique (1954), Baume & Marpent,  
entr. : vue de la travée basculante



mécénat pour encourager l'enseignement technique dans les écoles professionnelles régionales, soutien aux associations d'ingénieurs, investissement pour la formation du personnel dans des écoles spécialisées à l'étranger, et notamment à l'École supérieure de fonderie à Paris, etc<sup>29</sup>.

Au tournant du siècle, les ingénieurs de Baume & Marpent installés en Égypte ont eu l'occasion de travailler aux côtés du célèbre ingénieur et mathématicien Farid Youssef Boulad bey (1872-1947)<sup>30</sup>, internationalement reconnu grâce à ses

études sur la théorie de l'élasticité, sur la résistance des matériaux, et surtout pour ses découvertes en matière de calcul graphique. Inutile de dire que ses recherches sont précieuses pour la construction métallique et en particulier, pour la conception des ponts. Après avoir étudié à l'École nationale des ponts et chaussées à Paris (1893-1898) où il suivit les cours des plus illustres ingénieurs de l'époque (Clément Colson, André Blondel, Auguste Choisy, etc.), Farid Boulad bey, de retour en Égypte, occupera le poste de

responsable du bureau technique au sein du service des Ponts et travaux neufs. Durant cette période, il se charge tantôt de la réalisation d'une série de projets de génie civil entièrement conçus par ses soins, tantôt du contrôle des ouvrages bâtis par des entreprises étrangères. Parmi ceux-ci, citons les ponts tournants d'Embah (1924), de Mansourah (1913), d'Assiout (1913), d'Abou Zaabal (1911) et de Benha (1904), élaborés et montés par Baume & Marpent. Nous retenons ces ponts car leurs chantiers de construction ont été l'objet d'une étude approfondie, menée par Farid Boulad bey, qui s'est intéressé, en effet, plus particulièrement à l'amélioration de la méthode de calcul de cette typologie de pont, courante dans le paysage égyptien<sup>31</sup>.

À l'occasion du Congrès international de la construction métallique, tenu à Liège en septembre 1930 lors de l'Exposition internationale de la grande industrie, des sciences et applications, l'ingénieur égyptien préside la section consacrée à son domaine de prédilection : les ponts mobiles et les écluses. Il y présente ses recherches concernant le calcul des poutres principales des tabliers des ponts tournants sur couronne de galets, et sa mise en pratique au travers des chantiers qu'il a supervisés avec Baume & Marpent et d'autres firmes européennes<sup>32</sup>.

Farid Boulad bey fait la transition entre l'Égypte et la Belgique, mais aussi entre le métal et le béton armé, puisque le Congrès sur la construction métallique est couplé au Congrès du béton et du béton armé, matériau qui retient l'intérêt et l'admiration de l'ingénieur égyptien, conscient des perspectives qu'il offre pour le génie civil. Le parcours singulier de Farid Boulad bey ne reflète pas l'ensemble des échanges que Baume & Marpent a entretenus avec les ingénieurs égyptiens. Une recherche approfondie dans les archives des facultés polytechniques belges et françaises, complétée par l'étude des ressources conservées à l'Écomusée du Bois-du-Luc, permettrait de mieux cerner les mécanismes, complexes, de ces relations. Enfin, si les archives de l'Écomusée recomposent l'itinéraire et la fulgurante expansion géographique de Baume & Marpent, elles



traduisent en outre l'importance des industries wallonnes au cours de l'ère industrielle. Le musée des Chemins de fer, situé au cœur de la gare Ramsès du Caire, rappelle la contribution de Baume & Marpent et, plus largement, le rôle déterminant du savoir-faire wallon (en particulier celui des ACEC, Cockerill, La Brugeoise Nicaise & Delcuve, etc.) dans le paysage industriel égyptien.